

Foire aux questions sur les autorisations CEMT

Tampons

Est-il obligatoire que, pendant une opération de transport effectuée entre des pays de la CEMT, le tampon de l'autorité douanière du pays de chargement figure sur le carnet de route ?

Aux termes des dispositions des articles 5.9 et 5.11 du chapitre 5 du **Manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT**, le tampon peut figurer sur le carnet de route, mais ce n'est pas une obligation :

5.9 Les autorités compétentes de contrôle ne peuvent pas exiger des tampons de tous les pays de transit mais peuvent tamponner le carnet de route après contrôle. Le titulaire d'une autorisation CEMT ne peut être tenu d'avoir des tampons sur son carnet de route de tous les pays transités.

5.11 L'autorisation, le carnet de route y afférent et les certificats camion « EURO IV sûr », camion « EURO V sûr », « EEV sûr » ou camion « EURO VI sûr » doivent accompagner le véhicule et être présentés aux agents de contrôle à toute réquisition. Ces autorités peuvent y apposer un cachet.

Aucune des dispositions du Manuel ne prévoit expressément que les tampons des autorités douanières ou autres du pays de chargement doivent être apposés sur les carnets de route.

Il est donc admis que les tampons apposés sur les feuilles des carnets de route, dans quelque cas que ce soit, ne sont pas obligatoires.

Transports récurrents

Il arrive que, lors d'un troisième parcours bilatéral impliquant leur pays d'immatriculation, des camions reçoivent, au point de passage d'une frontière d'un pays membre de la CEMT autre que le pays d'immatriculation, un avertissement ou une sanction de la part des autorités de contrôle pour utilisation abusive d'une autorisation CEMT due à l'interprétation de l'expression « utilisation exclusive pour des transports récurrents ».

Le **Manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT** donne la définition suivante de « transport récurrent » (chapitre 1, page 8) :

« - **Transport récurrent** : transport exclusif entre deux pays Membres en dehors du pays d'immatriculation. »

Dans le même temps, aux termes de l'article 6.6 du chapitre 6 « Validité et retrait » :

6.6 Les autorisations peuvent être retirées par les autorités qui les délivrent, en cas d'infractions graves ou

répétées relatives à l'utilisation des autorisations CEMT ou aux règles sociales ou de circulation et en cas d'utilisation insuffisante ou d'utilisation exclusive pour des transports récurrents.

Il est donc admis que les opérations de transport bilatérales impliquant le pays d'immatriculation ne relèvent pas du transport récurrent, en conséquence de quoi elles ne doivent pas être considérées comme une utilisation abusive de l'autorisation. En outre, en cas de transport récurrent, c'est aux autorités compétentes du pays d'immatriculation uniquement qu'il incombe d'établir si l'utilisation des autorisations est insuffisante et de décider de leur retrait éventuel.

Attestations pour tracteur et (semi-)remorque

Est-il nécessaire qu'une (semi-)remorque réponde à des normes écologiques identiques ou plus rigoureuses que le véhicule tracteur proprement dit, dans la mesure où les autorités de contrôle exigent parfois une attestation « EURO III », « EURO IV » ou « EURO V » pour le (semi-)remorque ?

Comme énoncé dans le **Manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT**, plus précisément dans l'addendum sur le concept du camion « EURO III sûr » (page 122), au chapitre 9 sur le concept du camion « EURO IV sûr »(page 32), au chapitre 10 sur le concept du camion « EURO V sûr » (page 40) et au chapitre 11 sur le concept du camion « EURO VI sûr » (page 52) :

> ...des normes de sécurité minimales doivent être respectées aussi bien par les véhicules eux-mêmes que par leurs remorques. C'est pourquoi, lors de la mise en circulation et des contrôles techniques obligatoires, une attestation spécifique devra être remplie pour les remorques. (cf. Annexes 5 et 6) :

L'attestation confirme que les normes de sécurité minimales sont respectées. Comme il n'est pas énoncé dans le Manuel que les remorques ou semi-remorques doivent satisfaire aux normes d'émission applicables aux véhicules tracteurs de remorque (EURO III, IV, V ou VI), cela n'a pas lieu d'être obligatoire.

Autorisations nécessaires à bord

Les autorités de contrôle de certains pays membres de la CEMT exigent que l'autorisation CEMT avec laquelle un véhicule entre sur le territoire d'un pays donné se trouve encore à son bord lorsqu'il quitte le pays en charge ou à vide. À plusieurs reprises, des conducteurs ont dû payer une amende alors qu'ils quittaient, à vide, un autre pays que celui de leur immatriculation, parce qu'ils n'avaient pas été en mesure de présenter l'autorisation CEMT avec laquelle ils y étaient entrés.

Comme énoncé dans le **Manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT**, plus précisément au chapitre 4, intitulé « Utilisation des autorisations CEMT » :

4.1 L'autorisation ne peut être utilisée que par un seul véhicule à la fois. Elle doit se trouver à bord du véhicule entre le lieu de chargement (dès le moment du chargement) et de déchargement (jusqu'au moment du déchargement), s'il s'agit d'un voyage en charge ou pendant tout le parcours, lors d'un voyage à vide qui précède ou qui suit un voyage en charge.

Dans le même temps, aux termes du chapitre 3, intitulé « Délivrance et limites des autorisations CEMT » :

3.6 Les autorisations CEMT sont délivrées, conformément aux critères nationaux, à des entreprises de transport dûment habilitées par l'autorité compétente du pays d'établissement à exercer une activité de transport de marchandises par route. Elles ne mentionnent pas le numéro d'immatriculation du véhicule et sont accompagnées d'un carnet de route.

Autrement dit, une autorisation CEMT doit rester à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage, un parcours en charge ou à vide étant considéré comme un voyage à part entière. En outre, l'entreprise de transport routier est autorisée à transférer l'autorisation CEMT d'un véhicule à un autre lui appartenant, sous réserve qu'il relève de la même catégorie EURO ou d'une catégorie supérieure. Par conséquent, réaliser un voyage en charge avec une autorisation CEMT ne signifie pas que le voyage à vide qui précède ou qui suit doit être effectué avec la même autorisation.

Tout voyage à vide (ou en charge) réalisé sans autorisation CEMT entre deux pays membres de la CEMT peut être régi par les dispositions d'un accord bilatéral (ou d'une autre nature, par exemple régionale) liant ces deux États.

Traduction des attestations CEMT

Documents nécessaires à bord d'un camion : traduction des attestations

Comme énoncé dans le **Manuel d'utilisation du contingent multilatéral CEMT** (page ii), les attestations nécessaires à bord du véhicule doivent être remplies dans l'une des quatre langues suivantes : langue du pays d'immatriculation, français, anglais et allemand. Elles doivent être accompagnées d'une traduction dans au moins deux autres de ces langues (attestations vierges).

Autrement dit, la traduction peut uniquement prendre la forme du modèle vierge, qui ne doit pas obligatoirement être rempli ou tamponné.

Interprétation donnée à l'article 3.16 par l'Autriche, la Grèce et l'Italie

L'Autriche, la Grèce et l'Italie ont confirmé que, dans l'exemple ci-après, le cas 1 cadrait avec leur interprétation de l'article 3.16, tandis que le cas 2 constituait un manquement à ces dispositions et entraînait l'application des pénalités prévues.

Cas 1 Un camion immatriculé en Ukraine est chargé en Ukraine et déchargé en Bulgarie (premier parcours en charge). Il se rend ensuite, à vide, de Bulgarie en Italie. Il est déchargé en Italie et retourne en Ukraine.

Cas 2 Un camion immatriculé en Ukraine se rend à vide d'Ukraine en Bulgarie ; il est chargé en Bulgarie puis arrive en Italie avec son chargement (premier parcours en charge) ; il est chargé en Italie et retourne en Ukraine.

Note : Le Secrétariat et les pays membres du FIT réaffirment que l'interprétation donnée par l'Italie et la Grèce - puis par l'Autriche - au premier parcours en charge n'est pas conforme à la décision que les Ministres ont adoptée en 2005 ni à l'interprétation juridique de l'article 3.16 (telle qu'expliquée par les services juridiques de l'OCDE).